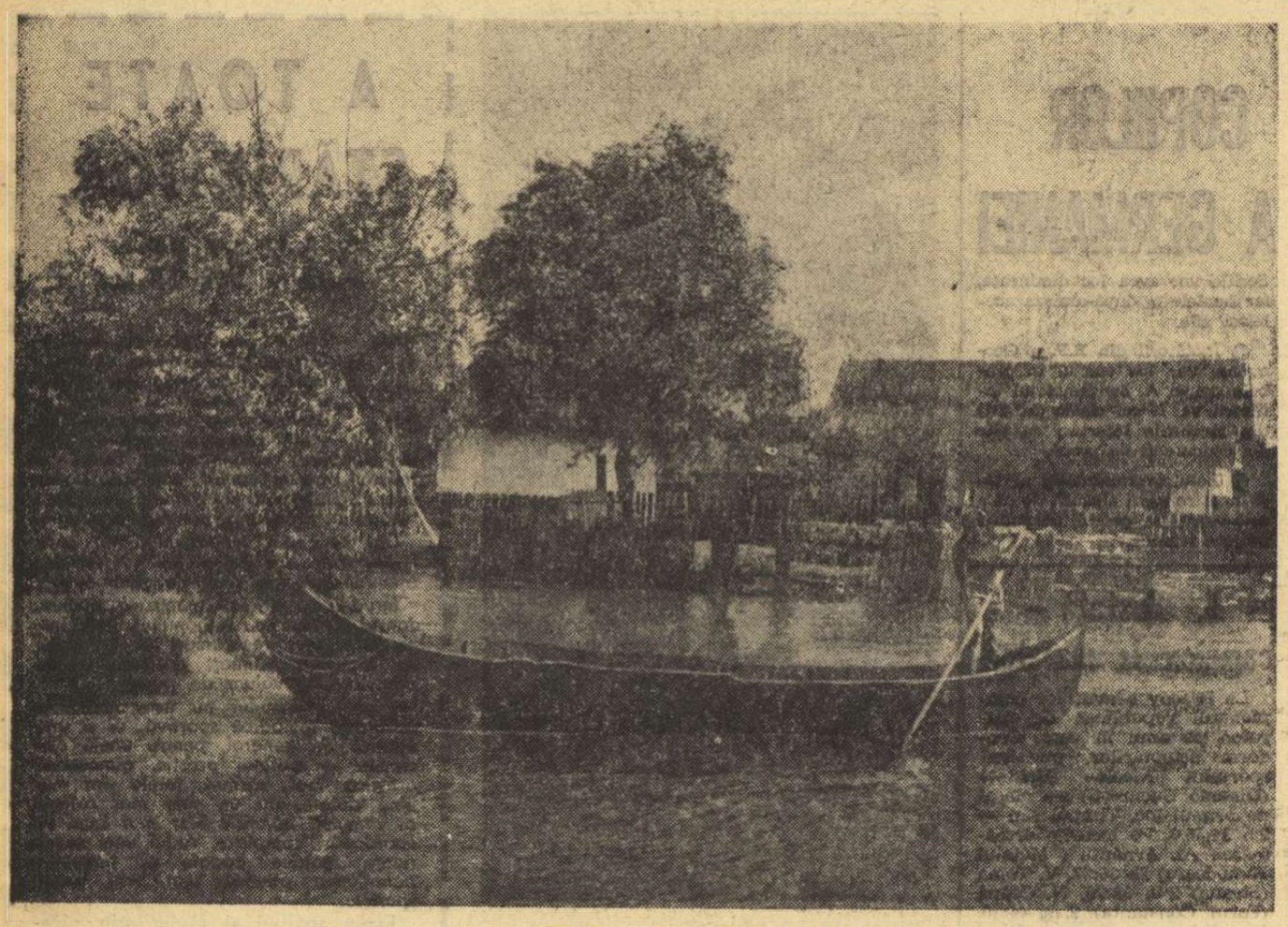
DRUM BUN!

automobilism-turism-alpinism



Delta Dunării și viitorul ei turistic

DELTA — LA ÎNDEMÎNA TURIȘTILOR AUTOMOBILIȘTI?

Cercetător pasionat al frumuseților patriei noastre, pe care le-a imortalizat într-o impresionantă serie de valoroase imagini fotografice, ing. C. SAVULESCU ne trimite punctul său de vedere în ceea ce privește amenajarea deltei Dunării pentru a asigura o valorificare mai complexă a neprețuitelor ei atracții turistice.

Colaboratorul nostru își axează propunerile pe crearea unei șosele racordată la magistralele turistice internaționale. Iată ce ne scrie d-sa:

— Consider că legarea deltei Dunării printr-o șosea modernă de traseul continental rutier E 15—E 95 care vine de pe litoralul bulgar la Constanța, prezintă un interes deosebit pentru turiștii automobiliști.

Traseul spre și din deltă ar atinge următoarele puncte: *Constanța — Mamaia — Năvodari — Cetatea Histria — Istria — Sinoe — Mihai Viteazul — Hamangia — Jurilovca — Enișala cu cetatea Heraclea — Sarichioi — Agighiol — Dunavăț.* Pînă aici, modernizarea traseului se poate realiza ușor, folosindu-se drumuri existente. Partea mai dificilă va fi construirea drumului de la *Dunavăț* — spre *Litcov — Ivancea Mare* pînă în orașul *Sf. Gheorghe*. De la Sf. Gheorghe, traseul trece din nou pe drumuri existente pe la *Sulina — Crișan — Vulturul — Partizanii — Ilganii de Jos — Malcoci — Tulcea.*

De la *Tulcea*, prin *Topolog*, șoseaua se va uni la *Hîrșova* cu traseul rutier continental E 15 *Constanța — București.*

Traseul din delta Dunării se va sprijini, în ceea ce privește cazarea, pe trei puncte de popas amenajate la nivelul exigențelor moderne: *Sf. Gheorghe, Sulina* și *Tulcea.*

Pe traseu, la *Crișan* se poate amenaja o stație de cazare cu motel și un punct de informare științifică. De la Crișan, turiștii care vor să petreacă un timp în decorul specific al deltei pot ajunge pe insula formată din triunghiul *Crișan — Mila 18 — Mila 23 — Crișan*, amenajată în acest scop cu căsuțe în stil arhitectonic adecvat, prevăzute cu mijloace de protecție contra țînțarilor, cu puncte de aprovizionare în unelte de pescuit, în articole de strand, artizanat, material foto etc. În ceea ce privește alimentația, ea se va baza pe produse pescărești.

Cu această captivantă perspectivă de a străbate „delta Dunării în automobil", venind de-a lungul coastei însorite a Mării Negre, este cert că mulți turiști străini, chiar dacă au ca țel final o vizită în U.R.S.S., în Bulgaria, Turcia sau Grecia, vor fi tentați să facă această „bucă" pentru a cunoaște cel mai exotic tărîm al Europei.

Separat de posibilitățile oferite de traseul rutier, se pot organiza excursii cu vaporul, folosind pentru cazare aceleași baze. Subliniez faptul că traseul propus ocolește cele două mari rezervații naturale din zona deltei. De asemenea, prin construcția acestei șosele vor fi unite, pe uscat, de restul țării, două orașe care pot deveni puncte de atracție ale coastei Mării Negre: Sulina și Sf. Gheorghe.

Legați de acest traseu și de automobilul lor, turiștii nu se vor putea răspîndi pe distanțe mari spre a stînjeni „viața deltei" și liniștea păsărilor.

Încheiem menționînd că această propunere, ca și toate amenajările care urmează a se face, vor trebui să aibă aprobarea Comisiei pentru ocrotirea monumentelor naturii de pe lîngă Academia Republicii Socialiste România.

UN ORAȘ TURISTIC PE APĂ

Din orașul Siret, situat în nordul țării, ne scrie (dovedind că delta are pretutindeni admiratori), tov. OCTAVIAN ZUS, care ne mărturisește că a vizitat de trei ori delta Dunării, pe care ar dori să o vadă amenajată în modul cel mai rațional.

Iată ce propuneri face tov. Zus:

„Aș fi de părere să se construiască un mic orășel turistic pe apă care să se cheme „Venetia românească". În deltă pot fi realizate o serie de construcții specifice (cabane) în stil adecvat și baze turistice mobile (pe vase).

N-ar fi rău dacă s-ar studia — cred — și posibilitatea creării unui centru pentru sporturile de apă (canotaj, pescuit sportiv, pescuit subacvatic).

Ar trebui să se prevadă posibilitatea de a se permite turiștilor interesați să viziteze delta și iarna. Cred că acest colț de țară oferă un spectacol impresionant și în sezonul alb".

Addenda la o propunere

La ampla și judicios sistematizata suită de propuneri pe care i-am publicat-o în cadrul paginii noastre de săptămîna trecută, colaboratorul nostru ing. V. VANȚA ne roagă să intervenim cu o îndreptățită addenda cuprinzînd și alte așezări sau puncte de interes turistic decît cele incluse în amintitul material.

D-sa propune să se realizeze următoarele în cadrul planului complex de dezvoltare a deltei Dunării:

sate turistice: la lacurile Dranov, Roșu și Roșuleț, la Litcov; *centre de informare turistică:* Caraorman, C. A. Rosetti, Chilia Veche, Enișala, Ilgani, Istria, Jurilovca, Letea; *porturi turistice:* Dranov, Enișala, Istria, Ivancea Mare; *centre de sporturi nautice (caiac-canoe):* Caraorman, Chilia Veche, Crișan, Dunavăț, Enișala, Istria; *centre de agrement:* Agighiol, Caraorman, Chilia Veche, Crișan, Dranov, Dunavăț, Enișala, Istria, Letea; *centre de prestări-servicii:* Agighiol, Cardon, Caraorman, C. A. Rosetti, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Cișla Chiliei, Crișan, Dunavăț, Dranov, Enișala, Ilgani, Istria, Ivancea Mare, Letea, Litcov, Mahmudia; *cabane:* Agighiol, Caraorman, C. A. Rosetti, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Cișla Chiliei, Dranov, Enișala, Gorgova, Istria, Ivancea Mare, Letea, Litcov, Mahmudia; *hoteluri:* Agighiol, Jurilovca; *hoteluri plutitoare:* Ceamurlia de Jos, Crișan, Dunavăț, Enișala, Gorgova, Gr. Lupilor, Ilgani, Istria, Jurilovca; *tabere (temporare) de colibe:* Caraorman, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Cișla Chiliei, Crișan, Dranov, Dunavăț, Enișala, Gorgova, Gr. Lupilor, Ilgani, Ivancea Mare, Jurilovca, lacurile Roșu și Roșuleț, Letea, Litcov, Mahmudia; *tabere pentru studenți-elevi:* Agighiol, Caraorman, C. A. Rosetti, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Cișla Chiliei, Crișan, Dranov, Dunavăț, Enișala, Gorgova, Ilgani, Istria, Jurilovca, lacurile Roșu și Roșuleț, Letea, Litcov; *zone de plajă — înot:* Caraorman, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Dunavăț, Enișala; *stațiuni balneare:* Agighiol; *cherhanale specializate:* Agighiol, Caraorman, Ceamurlia de Jos, Chilia Veche, Crișan, Dranov, Dunavăț, Enișala, Gorgova, Gr. Lupilor, Ilgani, Istria, Ivancea Mare, Jurilovca, lacurile Roșu și Roșuleț, Mahmudia; *puncte de observație (ornitologice):* Istria, lacul Roșuleț, Letea.

În munții dintre Olt și Jiu

Sînt necesare mai multe poteci marcate

Problema marcajelor turistice în Carpați ar necesita ample discuții.

Ne vom opri însă numai asupra munților dintre Olt și Jiu și mai ales a zonei turistice Parîng, Căpățîna, Lotru și Cibin, care va fi, într-un viitor apropiat, una dintre cele mai solicitate datorită bazelor turistice ce vor fi date în exploatare după terminarea lucrărilor hidroenergetice de pe Lotru și afluenții săi. Este necesar, încă de pe acum, ca forurile interesate să se ocupe de reperarea, amenajarea și marcarea viitoarelor trasee turistice, îndeosebi a următoarelor:

1. Trasee din zona centrală alpină a Parîngului: a) Mr. Lainici — Vf. Parîngul Mare — piatra lui Rus — Poiana Muierii. Semn propus: bandă galbenă; b) Vf. Mîndra — L. Roșiile — L. Verde — Vf. Mija — Vf. Cîrja. Semn propus: triunghi galben.

2. Trasee de creastă în munții Căpățînii, începînd de la Valea lui Stan, peste vf. Ursul și pînă la joncțiunea cu Parîngul în Curmătura Oltețului, de unde trebuie continuat pînă în pasul Urdele. Semnul cel mai indicat: bandă albastră.

3. Trasee de acces la crestele calcaroase ale Tîrnovului, pornind din Ciunget și la Buila din Pietreni-Bistrița. Semne propuse: triunghiuri roșu și respectiv albastru.

4. Trasee în munții Lotrului: a) Completarea marcajului de creastă cab. Prejba — vf. Voineagul Cătănesii — vf. Steflești. Semn: bandă albastră; b) V. Fratelui — V. Lotrioarei — cab. Prejba. Semn: triunghi roșu; c) Voineasa — p. Voinești — vf. Voineagul Cătănesii. Semn: triunghi galben; d) Rîul Vadului — vf. Pîrcălabul — vf. Voineagul Cătănesii. Semn: cruce albastră; e) Vf. Stefanu — vf. Purul — m. Ștevia-Voineasa și Gura Latoriței. Semn: punct roșu.

ing. N. POPESCU

LA VOLAN, PRIN IUGOSLAVIA

Lunga autostradă iugoslavă, care brăzdează țara de la un capăt la altul, pe o distanță de 1200 km, debutează în nord-vest, la Ljubljana, se îndreaptă spre Zagreb și Belgrad, după care coboară spre Niș și Skoplje, pînă la granița cu Grecia. Este principala arteră de circulație a Iugoslaviei, spre care converg ca spre un uriaș fluviu, șoselele venind de la punctele de frontieră cu Italia, Austria, Ungaria, România și Bulgaria, de pe litoralul Adriaticei ori din orașele Karlovac, Maribor, Sarajevo și Novisad. Un trafic rutier impresionant se desfășoară pe acest *autoput* (ca să folosim denumirea locală), comparabil în amploare numai cu cel de pe malul mării, unde o a doua arteră importantă, pornită de la Triest, urmează linia sinuoasă a țărmului ducînd automobiliștii spre numeroasele stațiuni maritime, spre peninsula Pola și apoi spre incintătoarele orașe Rijeka, Zadar, Sibenik, Split și Dubrovnik.

Automobilistul de astăzi, mereu în criză de timp, își poate realiza — mai ales pe prima arteră de circulație — unul din visurile sale: o viteză medie ridicată. Se poate merge cu gazele în plin sute de kilometri, fără grija intersecțiilor (pentru aceasta există pasaje de nivel), a căruțelor, a bicicliștilor și a pietonilor, deoarece autostrada evită satele, trecînd mult departe de ele. Pentru căruțe, bicicliști sau pietoni s-au prevăzut piste separate, asfaltate sau neasfaltate, în vecinătatea autostrăzii și mai jos decît ea. Pentru descongestionarea traficului, chiar anumite mijloace de transport mecanizate, cum sînt autocamioanele, nu mai au acces pe autoput în orele de aglomerație ale week-end-ului.

Un autoput nu este mai larg decît șoseaua noastră care duce la Brașov; rareori există mai multe benzi de circulație pentru un sens. Betonul sau asfaltul sînt însă bine întreținute și corect marcate, iar ieșirea din flux se poate face fie în locurile speciale de parcare, prevăzute la fiecare 3—4 km, fie pe arterele de deviație. Bornele de pe margine, din piatră sau plastic, cu folii reflectorizante, sînt neobișnuit de dese, dar nu indică localitatea ce urmează sau distanța pînă la ea. Pentru orientare sînt plantate din loc în loc panouri mari, foarte explicite. O întinsă rețea de campinguri și moteluri, cu personal calificat și atent, se înșiruie de-a lungul principalelor căi de circulație, scutind călătorul motorizat de emoția popasului la apropierea serii. Motelul — această modernă și importantă unitate turistică — se compune, fără excepție, din trei elemente: hotel cu restaurant, stație de benzină, atelier de reparații. Pentru automobiliștii rămași în pană, asistența rutieră își trimite pe parcurs acei mici „îngeri galbeni" (mașini Zastava 750) care intervin cu promptitudine atunci cînd este nevoie. Pînă la sosirea lor, călătorul imobilizat își scoate din portbagaj triunghiul roșu, pe care îl așează pe șosea pentru a-și marca staționarea.

Pe autostrăzile iugoslave pot fi întîlnite diferite mărci de automobile, iar Skoda, Citroen, Mercedes sau Renault își au acolo propriile lor stații „service". Cele mai numeroase sînt mașinile Zastava (750, 850, 1100, 1300) și NSU Prinz, care se fabrică în această țară. Tineretul folosește în special motoretele Tomos (un reușit produs de concepție indigenă) ca și motocicletele Pretis, realizate sub licența NSU.

Există fără îndoială și în Iugoslavia oameni care comit abateri de la legile de circulație. Majoritatea însă — și acest lucru îți reține îndeosebi atenția — conduc foarte corect. Ei știu că o clipă de neatenție se poate solda cu accidente. Pe marginea autostrăzilor, în iarbă, se văd din loc în loc caroserii carbonizate sau ajunse la forme demne de imaginația unui sculptor suprarealist. Privite prin parbriz, în fuga mașinii, astfel de scene valorează cît două duzini de panouri cu inscripția: respectați regulile de circulație!

Dumitru LAZAR

Priveliște plină de farmec pe malul lacului Bled

ITINERAR DE VACANȚĂ

METALUL HUNEDOARA — CAMPIOANĂ REPUBLICANĂ DE ALPINISM

Săptămîna trecută s-a desfășurat în pitoreasca zonă a Cheilor Bicazului ultima etapă a campionatului republican de alpinism.

Caracteristicile masivului unde a avut loc întrecerea, dificultatea traseului, precum și vremea instabilă au ridicat probleme deosebite în fața concurenților. În această ultimă etapă a terminat învingătoare echipa Armata I — Brașov dar, în clasamentul general, alcătuit prin adiționarea punctelor obținute în cele trei etape, ale competiției, primul loc și, deci, titlul de campioană a țării pe anul 1968 au revenit echipei **Metalul Hunedoara**, formată din sportivii Avel Rițișan, Emeric Betegh, Gh. Barabaș și Ion Dumitraș (antrenor: Dan Pichiu). O comportare demnă de laudă a avut și echipa studenților de la **Institutul de petrol, gaze și geologie** din **București** compusă din Dan Vasilescu, Petre Bordea, Petru Baiu și Mircea Săndulescu, antrenată de Schön Matei. Pe locul 3 s-a clasat echipa **Armata II** din **Brașov** alcătuită din Aurel Irimia, Gh. Enache, N. Sbircea și Andrei Köpe.

Clasamentul final al campionatului republican de alpinism se prezintă astfel: 1. Metalul Hunedoara 142 puncte; 2. I.P.G.G. București 140 p; 3. Armata II Brașov 139 p; 4. Armata I Brașov; 5. Sănătatea București; 6. Creația Brașov; 7. Dinamo Brașov; 8. C.F.R. Petroșeni; 9. Sănătatea Arad.

D. CERCHEZEANU
corespondent

EXCURSIE NAUTICĂ PE FIRUL OLTULUI (I)

O dată pregătiți cu recomandările, mijloacele de navigație și echipamentul necesar, nu vă vom mai pune răbdarea la încercare. Pornim la drum! Dar unde? Cele mai recomandabile trasee pentru turism nautic sînt:

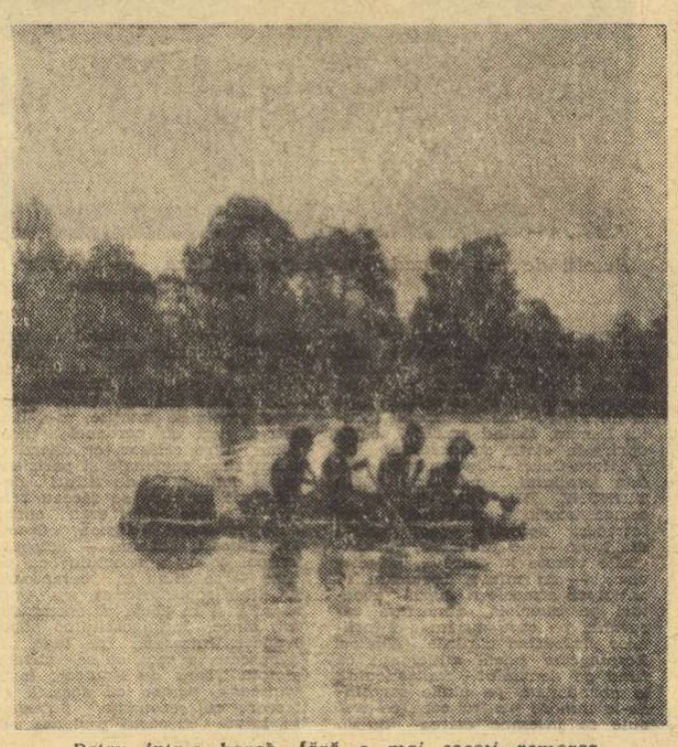
Valea Oltului *(de la Miercurea Ciuc la Sf. Gheorghe și de la Făgăraș la Călimănești)*; Valea Bistriței *(de la Ciocănești la Cheile Bistriței)*; Valea Argeșului *(de la Ștefănești la Budești)*; Valea Mureșului *(de la Deva la Arad)*.

Pentru cei ce pornesc, prima oară, într-o excursie nautică vom prezenta traseul Făgăraș - Călimănești, în care primele 3—4 zile se navighează pe un curs domol „de inițiere", după care se intră în defileul Oltului.

★

Sîntem cinci la început. Ne cumpărăm... tot atîtea bilete de tren (accelerat 201): București — Făgăraș. Cărăușul orașului Făgăraș, prezent la toate trenurile, ne transportă prin „Corso" la un punct mai apropiat de Olt.

Colegii de expediție din Făgăraș (cei cinci frați Ciltea)



Patru într-o barcă, fără a mai socoti remorca...

ne-au organizat o surpriză: o targă... pentru transportul bagajelor și o pîine de cca. 6 kg!

Începe treaba. Fiecare își pregătește ambarcația pe care va duce o viață austeră, cel puțin 8—10 zile. Se umflă bărci, pneuri; compresoarele manuale nu mai contenesc timp de două ore. Bilanțul: trei bărci pneumatice de trei și două persoane, șase pneuri de autocamioane Skoda. Șase panouri de scînduri și placaj vor fi asamblate pentru cele două tipuri de ambarcațiuni (bărci și plute pneumatice).

Pe la ora 11 ambalăm bagajele: hainele — în doi saci de cauciuc, corturi, pături — în alți doi saci, alimente într-un sac separat, obiecte de menaj, veselă, toate ambalate și ancorate pe bord.

Prima lansare, prima răsturnare inaugurată de Nicolas chiar din primul pas făcut pe barcă. Singurul vinovat este barca.

Ne împărțim în două plutoane: trei navigatori solitari, „lupi de Olt", iar ceilalți pe ambarcațiile de două și trei persoane.

Oltul este foarte domol, lat, adînc. Din loc în loc, mai coboară. Se navighează încet, dar sigur. Viteză medie: cca... 3 mile pe oră.

În prima jumătate de zi ajungem pînă în dreptul comunei Voila (cca. 25 km pe apă). Alegem o fîneață umbrită pentru camping. Ne împărțim muncile: constructori de bivuac, bucătari, bucătărese, stringători de fîn, spălători de vase, fochiști, tăietori de lemne și de... frunze.

Meniul nu are importanță, principalul este că se mănîncă la alegere și pe apucate. Terminînd cu masa, din cîteva brațe de fîn amenajăm saltele comune sau individuale. Unii dorm în cort, alții în fîn.

În ziua a doua, cu toate că ne-am sculat de dimineață, abia reușim să ne îmbarcăm pe la ora 10. Fiecare și-a făcut amenajări pe bord: un catarg, o copertină, un spătar, perne de paie și altele.

Cursul apei, de la Voila în continuare, este asemănător cu cel din ajun. Cîteva porțiuni de 300—400 m de coborîre ușoară accelerează ritmul de mers, malurile sînt înalte, întortocheate. Cursul are multe virtejuri care frînează viteza, și care îngreunează manevrarea bărcii. Aceste locuri se pot evita dacă „citim pe apă" mișcarea circulară, în virtej la suprafață. Într-o expediție anterioară, un astfel de virtej a răsturnat o ambarcație. Evitarea se face navigînd întotdeauna în jumătatea din interior a curbei cursului, chiar dacă acolo curentul este mai slab.

La prînz, mîncăm frugal. Despachetatul și pregătirea mesei răpește foarte mult timp. Ne mulțumim cu un sandvici, dulciuri și fructe. Ajungem la Porumbacu. Vom poposi aici, căci se apropie seara.

Recomandăm întreruperea navigației în jurul orei 17, maximum 18, pentru a avea timp ca să pregătim tabăra, mîncarea, bivuacul.

Anton VOICU